

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA

TERCER PERÍODO

COMISION DE

INDUSTRIA Y ENERGIA

DISTRIBUIDO Nº 1466 DE 1992

- COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR -

JUNIO DE 1992

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DE FECHA 17 DE JUNIO DE 1992 CON LA PRESENCIA EN SALA DEL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA ECONOMISTA EDUARDO ACHE Y ASESORES

ASISTENCIA

Preside : Señor Senador Ernesto Amorín Larrañaga.

Miembros : Señores Senadores Dante Irurtia, Bari González Modernell y Jaime Pérez.

Invitados especiales : Señor Ministro de Industria, Energía y Minería, economista Eduardo Ache y asesores doctor Roberto Alvarez Berro y Director de Industria, señor Alberto Iglesias.

Secretario : Señor Walter Alex Cofone.

Ayudante de Comisión : Señor Lorenzo A. Saavedra.

mr.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 4 minutos)

La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Ministro de Industria, Energía y Minería y a sus Asesores a fin de escuchar su opinión respecto a la situación por la que atraviesa la planta de armado de automóviles de Nueva Palmira de la firma Julio C. Lestido S.A. A esos efectos le cedemos la palabra.

SEÑOR MINISTRO.- Debo señalar que he venido acompañado por mis Asesores debido a que hace cuatro meses que ocupo este cargo y no pretendo tener un dominio total de todos los sectores que abarca esta Cartera. Por este motivo, me acompañan especialistas en el tema que tienen larga experiencia basada en años de trabajo.

El problema que hoy nos ocupa despierta la sensibilidad de todos y concierne, especialmente, a una empresa ubicada en Nueva Palmira. Sin embargo, antes de entrar al tema central quisiera hacer algunos comentarios generales acerca de cuál es nuestra participación en este asunto. asunto.

Frente a un problema particular la primera reacción consiste en dar una solución específica. Luego de esa etapa, un segundo pensamiento nos lleva a reflexionar que nuestra función, precisamente, es establecer las

normas que permitan el desempeño del sector y, posteriormente, estudiar la situación particular de cada empresa y ver cómo pueden insertarse dentro de estas disposiciones generales que el Poder Ejecutivo está intentando desarrollar.

Por estas razones, no vamos a abarcar específicamente el tema de la empresa Julio C. Lestido S.A., porque en ese caso deberíamos encontrar una solución particular a cada una de las empresas que se encuentran en esa situación.

Vamos a tratar de reseñar sintéticamente lo que ha sido la política automotriz hasta el día de hoy y cómo pensamos que se pueden crear las condiciones para que, dentro de este mercado ampliado, funcionen las nuevas reglas de juego que tendrá el país a partir de 1995. Se trata de que el Uruguay participe en el mercado internacional y que estas nuevas reglas permitan que los trabajadores de Julio C. Lestido S.A. --y más aún las 400 ó 500 familias de Nueva Palmira que están afectadas por este problema-- se sientan útiles.

A estos efectos, cedo la palabra al doctor Berro, quien hará una reseña sintética de la política automotriz que el país ha tenido hasta el día de hoy y del marco que pretendemos instaurar y que hemos venido analizando a fin de poder generar un entorno y un clima que permita que este sector --que estuvo orientado al mercado interno-- participe de un mercado ampliado. Esta es nuestra aspiración y esperamos que todos quienes hoy están armando para el mercado interno comiencen a hacerlo

para la región y se creen las fuentes de trabajo que a todos nos preocupa.

SEÑOR BERRO.- La industria automotriz en el Uruguay nace en el año 1970 por el Decreto-Ley No. 128/70, que recogió una serie de temas que ya se estaban manejando en el país y creó la industria de ensamblado en base a "kits" o autos desarmados en el exterior. Esto no se realizaba en forma artificial, sino que, simplemente, los vehículos son desarmados en base a las piezas que previamente se fabrican y se envían a las terminales de montaje del exterior. Es decir, que antes de ello las piezas se fabrican en la propiedad terminal o en la empresa autopartista. Posteriormente, dichas piezas se envían a un lugar determinado, donde se embalan y despachan los "kits" y se remiten al lugar de destino. El objetivo de un esquema de ensamble es, normalmente, abaratar los fletes, ya que el de un vehículo entero es bastante costoso, sobre todo cuando provienen de Estados Unidos, Europa y, especialmente, Japón.

En 1970, precisamente, se creó una industria de montaje en nuestro país, que se basaba en el ensamble a partir del CKD que significa Complete Knock Down y es una denominación internacional.

No se trataba de algo artificial, sino de una cuestión normal en la época.

Esa industria de montaje, se basó también, en una serie de criterios importantes para el país, entre los cuales cabía resaltar la exportación previa de auto-partes, es decir, que antes de la importación de "kits" o de CKD, era necesario exportar auto-partes de orígen uruguayo. Lo que se pretendía aquí era utilizar el poder negociador de nuestro país en lo concerniente a la compra de automóviles para poder colocar auto-partes nacionales que, en ese momento --estamos hablando de 1970--, eran las que se habían desarrollado alrededor del mercado de reposición.

Otro pilar importante de esta industria está dado por lo que se llamó "integración nacional obligatoria". O sea que en ese CKD era necesario integrar componentes nacionales que, por otra parte, eran similares a los que se estaban exportando. Concretamente, la reglamentación estableció un 25% de integración nacional mínima obligatoria, no medidos sobre el valor del vehículo, sino en base a fictos que no necesariamente coinciden con aquél así, lo que se desarrolló fue una industria de terminación del vehículo en torno a los temas tapicería, escape, cubiertas, vidrios, etcétera.

Otras de las exigencias establecidas fue un grado de desarme especial, precisamente, para evitar que se armaran y desarmaran vehículos, puesto que esto lleva a un encarecimiento. La idea, pues, era que lo que viniera al amparo de esta reglamentación fuera estrictamen-

te CKD con carácter de internacional.

Este aspecto y el tema de la exportación compensatoria llevó a que los vehículos fueran importados por los representantes de las marcas, ya que se partía del supuesto -- y esto es así en el CKD-- de que solamente se autoriza a ensamblar un vehículo en grado CKD a aquella empresa que tenga la representación de la marca otorgada en orígen. Además, y a los efectos de aprovechar el poder negociador, era lógico que se autorizara al representante de la marca. Esto es, sintéticamente, lo que ocurrió en el año 1970.

Otro tema que es importante destacar es que se puso énfasis en la limitación de modelos, en virtud de que la única forma de que esto funcionara era tratar de lograr una cierta economía de escala, lo cual es muy difícil cuando se trata de muchos modelos. Así, se produjo aquella famosa carrera de modelos que todos conocen y llegamos a 1980, cuando debería haberse consagrado el tema de que hubiese 10 modelos en el país, pero, en definitiva, eso no funcionó. Más allá de analizar si esto estuvo bien o mal, lo que importa señalar es que la tendencia del mercado automotríz mundial lleva a que la gente quiera cambiar de modelo. Por ejemplo, en 1970 lo normal era poseer un modelo que durara 5 años; pero esto no es lo normal en la actualidad, puesto que se cambian cada 2 o 3 años. Aquí hay que tener en cuenta, también, que el consumidor uruguayo está muy conectado a lo que es el consumidor mundial de automóviles. Esta es la tendencia

25x

y, seguramente, una empresa que pretendiera entregar un vehículo antiguo se iba a ver enfrentada con la realidad de que nadie lo adquiriría.

En el año 1980, como es sabido, hubo una liberación en lo que tiene que ver con los vehículos que podían ingresar al país, que se basaba, fundamentalmente, en la modificación del esquema arancelario. Antes de esto, no existía una prohibición expresa de ingreso de vehículos, sino que lo que había era un arancel muy alto. En virtud de esto, entran al país vehículos armados en orígen, se renueva el parque automotríz y luego de una serie de enfrentamientos entre los importadores de autos armados en orígen y los ensambladores --que, a su vez, pueden ser importadores de automóviles, es decir, que no hay una limitante que diga que una empresa tiene que ser sólo importadora o ensambladora--, se volvió a reordenar la reglamentación y se buscó un sistema por el cual podía coexistir la importación de vehículos armados en origen con el ensamblado de automóviles. Por medio de ésta, se otorgó una serie de ventajas a los ensambladores para que pudieran desarrollar su actividad sobre determinado tipo de vehículos y que el resto de la oferta que necesitan para satisfacer a la demanda, la pudieran cubrir con vehículos armados en origen.

El año pasado se comenzó a estructurar una serie de medidas tratando de ajustar la industria automotríz nacional a la situación que invariablemente se producirá en 1995 con la entrada en vigencia del MERCOSUR. Lo que claramente uno puede determinar sin lugar a error, es

25x

que cuando entre en vigencia el Mercado Común del Sur, es decir, cuando el arancel se ubique en cero, los vehículos de Argentina y de Brasil competirán en condiciones muy favorables frente a los ensamblados en el país. Por lo tanto, de ninguna manera se justifica el ensamblado de vehículos del MERCOSUR en el Uruguay, por ejemplo, de un FIAT 1, de un Wolkswagen Gol o de un Chevrolet Monza, etcétera. En consecuencia, la única posibilidad que tiene el Uruguay es intentar reconvertir su industria hacia la exportación, fundamentalmente --este es un tema que hace mucho tiempo lo venimos hablando en las negociaciones que se han hecho en torno a los acuerdos bilaterales- con Argentina y Brasil, es decir, a través del PEC y CAUCE, a los efectos de ubicar lo que se denomina nichos de mercado dentro de la producción de esos países --que, generalmente, se basa en vehículos hechos en serie-- para que nuestro país pueda especializarse en ensamblar con normas de origen especiales, por supuesto, dentro de lo que la legislación argentina y brasileña --que son muy extensas-- nos permitan hacerlo. La idea es, pues, que Uruguay pueda especializarse en la fabricación de series para la exportación e ir abriendo nuestro mercado hacia el exterior. Indudablemente, no serviría de nada tratar de mantener el mercado cerrado hasta el año 1995, puesto que llegado ese momento quienes han estado trabajando en esto verán que es imposible continuar. Quiere decir que si hay posibilidades reales de una reconversión, ésta tiene que producirse en el período de transición.

Las medidas de desregulación de la industria automotríz --como se ha dado en llamar-- se han adoptado con ese objetivo, es decir, para ir adecuando nuestra industria a la realidad de 1995. Ello no significa que se piense dejar huérfana a la industria, sino que esto se centra en un esquema de reconversión hacia la exportación.

El sistema del que estamos hablando no es un invento uruguayo, sino que es algo que se maneja en concordancia y de forma coherente con las medidas tomadas por Argentina y Brasil, cuyas industrias están muy reglamentadas. Reitero que la reglamentación no es un invento de nuestro país, sino que se trata de algo que se da a nivel mundial. Lo que se está haciendo, concretamente, es coordinar nuestra industria con la de la región. Esto, a su vez --aclaro que he puesto el énfasis en lo que tiene que ver con la parte de ensamblado porque, de algun modo, el tema que nos ocupa hoy se vincula con la empresa ensambladora Lestido --también se ha encarado con las empresas fabricantes de auto-partes que, en un esquema similar, pueden ubicar nichos de mercado dentro de la producción sectorial de la región, así como fabricar piezas y poder trabajar hacia la exportación y no exclusivamente en función de la integración en el mercado interno o, también integrar partes en vehículos que se exporten.

No es mi intención extenderme más en este tema.
Si los señores senadores tienen dudas, sería bueno que las plantearan.

SEÑOR IGLESIAS.- Para complementar lo que ha explicado muy bien el doctor Alvarez acerca de cómo se ha llegado al régimen actual, pienso que sería importante considerar la propuesta uruguaya --por eso, solicité que se repartiera una copia de la misma-- tanto del sector armador como del autopartista, en el marco de las negociaciones del MERCOSUR. Esta propuesta se presenta ahora por segunda vez, ya que en el mes de agosto del año pasado se esbozó una muy similar, durante el primer seminario, que se realizó en Puerto Iguazú, por parte de los sectores privados. Como he dicho, se volvió a plantear en el mes de marzo, en el seminario que tuvo lugar en Iguazú, también de los sectores privados.

La propuesta urguaya motivó la realización de una reunión que se llevó a cabo hace 10 o 15 días aproximadamente , en la ciudad de San Pablo, en la que se comenzó a estudiar la manera en que los sectores privados vinculados a la industria automotríz puedan ir buscando la forma de complementarse para poder atender las necesidades de la región. De allí surgió la idea de tratar de armonizar las normas que actualmente rigen el comercio entre los distintos países, que son: el Acuerdo Número 14 --entre Argentina y Brasil--, el Acuerdo del Cauce --entre Uruguay y Argentina--, y el Acuerdo del PEC, celebrado entre nuestro país y Brasil. Lo que se buscará es armonizar las reglamentaciones a los efectos de que

puedan desarrollarse proyectos --algunos ya han sido presentados-- para ver si es posible armar vehículos en nuestro país, en Argentina o en Brasil,que contengan piezas procedentes de los distintos países, de forma tal que se constituyan en productos de la región. Esto, a los efectos de que exista una libre comercialización en cualquiera de los países antes mencionados. Se trata de una propuesta muy novedosa, que fue bien aceptada. Por nuestra parte, creemos que realmente funcionará, en un corto plazo. Digo esto último porque ya se han presentado dos proyectos, los que fueron enviados a Brasil --en el marco de los Acuerdos bilaterales del PEC, que rigen actualmente-- y aprobados por ese país. Pensamos que en corto plazo, Uruguay estará exportando vehículos y por primera vez se encontrará en un camino completamente distinto para desarrollar este sector que, en nuestra opinión, --queremos ser totalmente honestos-- cuando comenzaron las negociaciones en el marco del MERCOSUR--, aparecía como un sector muy comprometido para el Uruguay. En ese momento, veíamos que sería muy difícil que pudiera tener expectativas de futuro, porque competir en las grandes producciones es realmente imposible por una realidad de mercado.

Sin embargo entre el sector privado y el oficial --que nosotros representamos-- hemos ido logrando diseñar esta propuesta , que ha sido realmente muy bien aceptada y que auguramos podrá permitirle a este sector no sólo mantenerse, sino tener expectativas de crecimiento, por encima de determinados niveles lo que,en un marco normal de funciona

miento sería prácticamente imposible.

Fundamentalmente, se busca poder llevar adelante en nuestro país el armado de vehículos, los que son considerados por los países vecinos como de baja producción Concretamente, me refiero a los vehículos utilitarios, es decir, las camionetas, los cuatro por cuatro, los que en las grandes plantas causan perjuicios en cuanto a mayores costos, porque tienen que interrumpir la producción de un Fiat Uno Volkswagen Gol, para dedicarse a la construcción de una Kombi o de una camioneta pick up. Precisamente, a eso está apostando la estructura uruguaya; y todo dependerá de las futuras negociaciones, entre las partes, o sea entre los privados propiamente. Podemos decir, entonces, que el marco normativo se está logrando, con el fin de que el mencionado esquema pueda funcionar y tener perspectivas de desarrollo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera decir que nos encontramos un poco acuciados o presionados --en el buen sentido de ambas expresiones-- por el tema de Lestido, ya que se ha planteado una inquietud de carácter social y sería deseable saber qué chances existirían para lograr una reconversión --aclaro que no sé si este término está bien aplicado-- a los efectos de que la fábrica pudiera ponerse en funcionamiento en breve plazo. Concretamente, quisiera saber si podría existir una solución para esto y de ser así, en qué plazo .

SEÑOR MINISTRO.- Antes de dar respuesta a la pregunta

formulada pienso que habría que dar otro paso.

Como muy bien señaló en su momento el señor Iglesias, cuando comenzaron las negociaciones del MERCOSUR, todo el sector estaba muy comprometido y no era ya sólo un problema de la empresa LESTIDO. Es necesario señalar que en lo que tiene que ver con el mercado internacional de autos, el problema que existe no se da sólo en nuestro país, sino también en Brasil y Argentina con respecto a Estados Unidos y Europa y, a su vez, en estos últimos con respecto a Japón. Actualmente, los propios fabricantes a nivel internacional saben que en las condiciones actuales es imposible competir; por ello se están tomando un plazo prudencial --por ejemplo, en Europa, él se extiende hasta el año 2000-- para realizar las reformas internas y luego comenzar con la competencia abierta con otros países. En el caso de Europa, esto se da con respecto a Japón. La estrategia de desarrollo del sector automotríz en nuestro país fue muy similar a la de todo el sector industrial de América Latina; es decir, cada país en su conjunto desarrollaba las plantas industriales. En Argentina y Brasil el proceso era íntegro, desde la producción de las partes hasta el ensamblado mientras que en Uruguay, existe un proceso intermedio, consistente en el ensamblado y la importación de kits. Como consecuencia, se observó que esta estrategia, por más que se protegiera y se colocaran aranceles del porcentaje que fuera, --un 20%, un 30%, un 40% o un 100% , si Uruguay tiene un arancel del 50% o 60%-- no iba a permitir competir de igual a

igual con Brasil o con Argentina, a pesar de que esas industrias no son las más eficientes del mundo ni mucho menos, sino que estaban teniendo sus propios procesos de reconversión.

Si quisieramos sintetizar cuál era el modelo anterior de desarrollo del sector en nuestro país, diríamos que para poder importar los kits para el mercado local, se imponía la condición de exportar. De esta forma Uruguay terminaba exportando ineficiencia para importar kits que eran producidos en forma ineficiente, dado que las plantas elaboraban cuatro, cinco o seis modelos. Si los argentinos o los brasileños, que producen 30 ó 40 veces más cantidad de autos que nosotros, no pueden actualmente producir en forma eficiente más de un modelo por planta, ¿cómo podríamos nosotros producir cuatro, cinco o seis modelos por planta? Efectivamente, esto se hace en nuestro país, pero con la consiguiente ineficiencia.

25x

El cambio de filosofía adaptado a la nueva realidad significa que si alguien desea exportar a la región, se deben importar los autos armados. Esto va a permitir que el mercado local tenga autos de mayor nivel de eficiencia y, a su vez, que la reconversión del sector hacia un mercado, en lugar de tener tres millones de habitantes, como el nuestro, tenga doscientos millones de habitantes. Con ello se logra que nuestras plantas, produciendo series chicas y con un nivel de ineficiencia, de todos modos, participen en el mercado con una mejor capacidad de desarrollo que hasta el momento no tenían. En este mercado local las cinco plantas que existían estaban viendo cómo podrían hacer para reconvertir. ¿Todas iban a tener el mismo problema que enfrenta la empresa Lestido?

Actualmente, la empresa SEVEL está en un proceso de exportación preliminar hacia la Argentina y ya está empezándose la reconversión. Por ejemplo, las firmas CITROEN y PEUGEOT armaban autos para este mercado local y ya tienen proyectos aprobados por Brasil para exportar ciertas cantidades e ingresar determinados modelos a ese país. La TOYOTA también está desarrollando un proceso similar. La otra planta que está dentro de este nuevo marco que se está generando y que está tratando de ver que estas reglas de juego le permita desarrollarse es la de la empresa LESTIDO. Su ubicación en el interior hace aún más problemática esta realidad. Esta empresa ha tratado de buscar la manera para desarrollar su potencial actuando de la misma forma que los otros ejemplos que ya cité, armando carrocerías o motores. Nosotros, como sector público, podemos establecer el marco en el que se puedan desarrollar las empresas, pero no podemos indicar al empresario

qué es lo que debe hacer.

Queremos enfatizar que lo que está sucediendo con el mercado automotriz muestra la actitud con la cual el Gobierno está encarando el tema del MERCOSUR. Si bien no podemos decir a los empresarios que hagan esto o lo otro, sí debemos dirigirnos a nuestros socios --porque una integración regional es una sociedad-- para decirles que actúen de determinada manera. En el caso de que la región tenga un régimen especial, Uruguay quiere participar en el mercado automotriz del MERCOSUR y cuando Argentina y Brasil soliciten una consideración especial, nuestro país también la quiere tener. Muchos de los proyectos que hoy se están desarrollando son consecuencia de esta actitud que no se manifiesta públicamente, sino que se hace en función de los contactos con los Ministros de los otros países.

En el caso concreto de la empresa de Nueva Palmira, ya hemos hablado con los representantes de la empresa en Montevideo y, posteriormente, vamos a entablar conversaciones con las gremiales. Ya hemos manifestado el interés oficial a las autoridades brasileñas en el sentido de que Uruguay quiere participar en este sector específico. En el mes de julio vamos a viajar a Brasil para tener contactos con las autoridades de la empresa brasileña para trasmitir-les el interés del Gobierno en cuanto a que ve con buenos ojos ese tipo de actividades. No les podemos decir que queremos que ellos continúen armando autos en Nueva Palmira. Desconocemos cómo se hacen las inversiones a nivel de las multinacionales, pero muchas veces sucede que un Directorio o un Gerente dice que esa inversión se debe realizar en Nueva Palmira, en Córdoba o en una planta brasileña.

Al respecto, puedo decir que dentro de lo que está a nuestro alcance, estamos haciendo --según nuestro leal saber y entender-- todo lo humanamente posible para poner un marco que permita una reconversión. Somos optimistas, puesto que en este corto plazo hay tres o cuatros proyectos que están avanzando y probablemente antes de fin de año se va a dar el caso de que Uruguay termine exportando arriba de mil unidades, lo que para nuestro país es realmente importante. También, pretender una reconversión sin costo --a pesar de que nos duela a todos--, sabemos que es imposible. Reitero que estamos haciendo todo el esfuerzo posible para que ese costo sea el mínimo posible, y deseamos que esta empresa pueda utilizar este marco. En el viaje que vamos a realizar al Brasil en el mes de julio, invitados por el Gobernador de San Pablo, nos van a acompañar algunos empresarios y las autoridades de esa empresa. En esa ocasión se verá el apoyo que podemos dar. Esa es la función que debe cumplir el Poder Ejecutivo, ya que no puede participar produciendo, pero sí puede complementar este tipo de actividades. Esperemos que esta acción conjunta de las actividades privada y pública dé los resultados que todos deseamos y permita que una planta en concreto pueda continuar trabajando.

Creo que no sería aconsejable que se dé una solución a cada empresa que tiene un problema, porque el día que empecemos por ese camino, se nos acabarían inmediatamente las posibilidades. El Poder Ejecutivo está tratando de establecer un marco general y, dentro del plano particular, se espera que esta planta reanude, a la brevedad posible, su actividad, lo que dará fuentes de trabajo a esas familias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco las explicaciones brindadas porque nuestra ignorancia en cuanto a los temas que estamos tratando hace que tengamos dudas.

Como decía al comienzo de mis palabras, lo que a veces llama la atención, y ponemos el acento en ello, es el problema social que normalmente se opera en el país en cada una de estas circunstancias especiales.

SEÑOR PEREZ.- En el día de ayer nos visitaron los trabajadores de la empresa LESTIDO y nos plantearon que la cuestión no radica en una única empresa, sino en lo que tiene que ver con el conjunto de la gente que trabaja para el montaje, las autopartes, etcétera. Nos manifestaron que para fin de mes cerrarían la empresa.

En cuanto a la pregunta sobre cuáles son las condiciones para no efectuar el cierre --cuestión que, naturalmente, preocupa a la Comisión por tener relación con los trabajadores y el pueblo en donde se encuentra dicha empresa--, dijeron que ello dependía del decreto que regula esta materia y que se encuentra a estudio del Ministerio. Entonces, la decisión de cerrar o no dependerá de la rapidez y de las condiciones con que el decreto se apruebe. También nos expresaron que en el mes de enero se dijo cómo iba a ser aproximadamente el decreto, pero luego aparecieron declaraciones con distintos matices y, por lo tanto, había inseguridad porque nadie sabía cómo se iba a redactar dicho decreto.

Entonces, si el decreto se redactaba de una manera, podría resultar útil para ello; de lo contrario, no resolvería el problema. No dispongo de los elementos técnicos suficientes como para decidir cuál es el mejor.

También hicieron referencia al proceso de cataforesis, que es lo que reclama el nivel internacional para garantizar que las chapas de los vehículos están en las mismas condiciones que en Argentina y Brasil. Para ello, tenían la posibilidad de acudir a AUTOLATINA, en Brasil, tal como ya lo estaba haciendo esta misma empresa en Argentina. Concretametne, estaban trabajando con el Volkswagen Gol que requiere un proceso de este tipo.

Cuando se les consultó en qué radicaba la dificultad, expresaron que era necesario una tecnología que no existía en el país y que suponía una inversión de U$S 3:000.000 aproximadamente, que podía hacerse efectiva en el curso de cinco años, siempre y cuando tuvieran la seguridad de que durante ese tiempo iban a poder vender los automóviles, por ejemplo, a Argentina.

Tengo la impresión de que este asunto está relacionado con lo que manifestaba el señor Iglesias, en cuanto a lograr un convenio entre todas las empresas automotoras de la región, a fin de ver qué posibilidades tiene nuestro país de insertarse en esta industria.

Por lo tanto los temas que se han tratado están relacionados con la financiación --incluyendo sus condicio

nes-- y el papel del Estado, en lo que tiene que ver con la suerte de este sector.

Concretamente, quisiera consultar al señor Ministro acerca de qué posibilidades existen para que esta planta, al igual que otras, no cierre.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)